



Al contestar cite Radicado 2024312000016360 Id: 1328148
Folios: 12 Fecha: 2024-06-07 08:53:15
Anexos: 0
Remitente: OFICINA ASESORA JURIDICA
Destinatario: SECRETARIA DE AUTORIDAD AERONAUTICA

Bogotá D.C.

MEMORANDO

PARA: Coronel **RODRIGO RAMÓN ZAPATA ROMERO**
Secretario de Autoridad Aeronáutica

DE: **JUAN CAMILO BEJARANO BEJARANO**
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Asunto: Permiso de Operación aeropuerto de Cartagena. Situación Predial

Respetado señor Secretario y Coronel,

Amablemente presentamos el análisis de esta Oficina sobre el tema citado en el asunto en los siguientes términos:

I. CONTEXTO

A instancia de la Dirección de Concesiones Aeroportuarias se ha recibido en la Oficina Asesora Jurídica una copia de la comunicación 200281S2024 de la Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena – OINAC, por medio de la cual dicha Operadora presenta información relacionada con unos inmuebles que hacen parte del Aeropuerto “Rafael Núñez”, con el propósito de obtener de la Unidad el respectivo Permiso de Operación.

En suma, hace una relación de 13 inmuebles de los cuales, 12 se ubican fuera del área de movimiento (áreas de un aeropuerto destinada al movimiento de aeronaves) y uno de ellos, el identificado con la matrícula Inmobiliaria 060-49393 se ubica en dicha zona, concretamente en plataforma (área para el estacionamiento y parqueo de aeronaves, operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, carga y correo).

Con posterioridad a lo señalado en párrafos que preceden, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, mediante Id: 13152020 del 20 de mayo de 2024, solicita información derivada de la reunión de trabajo que, sobre la petición de Permiso de

Operación elevado por la OINAC, se llevó a cabo el 16 de mayo de 2024 en la Secretaría de Autoridad Aeronáutica sobre la situación predial del aeropuerto “Rafael Núñez”

Recientemente, el Grupo de Administración de Inmuebles de la entidad mediante Id: 1320104 del 26 de mayo de presente año, al revisar el plano de inmuebles que integran el aeropuerto “Rafael Núñez”, además de ubicar el inmueble en la Posición 7 de la plataforma principal de dicho aeropuerto, concluye en la necesidad de recabar más elementos de juicio para determinar la propiedad del predio identificado con la matrícula Inmobiliaria 060-49393.

II. MARCO NORMATIVO

El análisis del presente caso se hará bajo el marco previsto en las siguientes normas:

1. Constitución Política

Artículo 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la **prevalencia del interés general**.

Artículo 78. La **ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad**, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, **atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios...** (Resaltado fuera de texto)

2. Ley 336 de 1996

Artículo 14. La autoridad competente de cada Modo dispondrá de **noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos** y decidir sobre esta. La Habilitación se concederá mediante *Resolución motivada en la que especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar*. La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquella solo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas. (Resaltado fuera de texto)

3. Código de Comercio

“Artículo 1808. La **infraestructura aeronáutica es el Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea**, tales como

aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas a la navegación, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves.

Artículo 1813. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente, **ningún aeródromo podrá ser utilizado sin el permiso de operación otorgado por la autoridad aeronáutica** en el cual consten, entre otros puntos, su identificación y localización, nombre del propietario, clasificación, categoría y condiciones operacionales.

Artículo 1815. La **autoridad aeronáutica clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase**, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

Artículo 1816. Se presume explotador **al dueño de las instalaciones, equipos y servicios que constituyen el aeródromo, a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito** en el registro aeronáutico..." (Resaltado fuera de texto)

4. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC

14.2.3.5. El Permiso de Operación constituye una **declaración oficial de que el explotador del aeródromo ha cumplido con los requisitos exigidos para el aeródromo**. El explotador debe mantener dicha condición durante la vigencia del mismo para garantizar una operación segura, salvo circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito. (Resaltado fuera de texto)

14.2.3.11. **Requisitos y documentos necesarios para el trámite del Permiso de Operación:** Los Requisitos para adelantar el trámite del permiso de Operación son:

- a. Solicitud dirigida a la Dirección de Estándares de Servicios a la Navegación Aérea y Servicios Aeroportuarios de la UAEAC, o a la dependencia que en un futuro asumas sus funciones.
- b. Certificado sobre Carencia de informes por tráfico de estupefacientes, expedido por la Policía Nacional - Dirección Nacional de Estupefacientes. (La solicitud la realiza la UAEAC)
- c. Certificado de Cámara de Comercio cuando se trate de personas Jurídicas.
- d. Certificado de tradición del inmueble expedido con no más de tres meses de antelación.
- e. Si no se es propietario, copia del **contrato de arrendamiento o del acto en virtud del cual se accede al uso del predio**.
- f. Recibo de Pago por derechos del permiso de construcción y/o Operación.
- g. Manual del Aeródromo, cuando éste sea susceptible de certificación. (Resaltado fuera de texto)

A lo anterior se agregará lo previsto en el artículo 21 de la Ley 1682 de 2013 -Ley de infraestructura-, que establece:

"Artículo 21. Saneamientos por motivos de utilidad pública. La adquisición de inmuebles por los motivos de utilidad pública e interés social consagrados en las leyes **gozará en favor de la entidad pública del saneamiento automático de cualquier vicio relativo a su**

titulación y tradición, incluso los que surjan con posterioridad al proceso de adquisición, sin perjuicio de las acciones indemnizatorias que por cualquier causa puedan dirigirse contra los titulares inscritos en el respectivo folio de matrícula inmobiliaria, diferentes a la entidad pública adquirente.

El saneamiento automático de que trata el presente artículo será aplicable a los inmuebles adquiridos para proyectos de infraestructura de transporte, incluso antes de la vigencia de la Ley 9ª de 1989, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario.

Parágrafo 1º. El **saneamiento automático será invocado por la entidad adquirente en el título de tradición del dominio y será objeto de registro en el folio de matrícula correspondiente...** (Resaltado fuera de texto)

c. El aeropuerto como bien de uso público

Un primer antecedente que caracteriza al aeropuerto como un bien de dominio y de uso público, lo podemos encontrar en el artículo 24 de la Convención de Reglamentación de la Navegación Aérea, hecha 13 de octubre de 1919, cuando expresa: *“Todo aeródromo de un Estado contratante **que esté abierto al uso público de las aeronaves nacionales** con cargo de pago de ciertos derechos, **deberá estar abierto a las aeronaves de los otros Estados contratantes, en las mismas condiciones...**”* [Resaltado Fuera de texto]

En términos similares pero asegurando el trato uniforme para las demás aeronaves de los Estados contratantes, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944 y aprobado por Colombia mediante Ley 12 de 1947, en su artículo 15 establece: *“Todo aeropuerto de un Estado contratante **que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estaría igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes...**”* [Resaltado Fuera de texto]

Pasando a la norma nacional tenemos que el Código Civil en su artículo 674 al definir el concepto de bienes públicos y de uso público, determina:

*“Se llaman bienes de la Unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman **bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio...**”* [Resaltado Fuera de texto]

A su turno, el Código de Comercio en su artículo 1811 al clasificar los aeropuertos como públicos, no se detiene en la naturaleza jurídica de su propietario; por el contrario, hace prevalecer el uso o destinación que se le dé a la instalación aeroportuaria para clasificarla como pública, cuando determina: *“Son **aeródromos públicos los que, aún siendo de propiedad privada, están destinados al uso público; los demás son privados.**”* [Resaltado Fuera de texto]

Así las cosas, desde la norma internacional el criterio funcional prevalece sobre el concepto de propiedad para clasificar al aeropuerto como público.

Otro punto a tener en cuenta es la distinción entre propietario y explotador del aeropuerto de lo cual se ocupa el artículo 1816 *[ibidem]*, que de la mano de una presunción legal señala como explotador del aeropuerto al propietario de las instalaciones y equipos, disponiendo que este puede ceder la condición de explotador mediante documento inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.

De esta manera, el acto que se registra en dicha dependencia es el documento o contrato que trasfiere esa explotación que, dicho sea, debe contener una cláusula que explícitamente señale la persona que ante terceros ostentará la condición de explotador del aeropuerto porque es ese explotador quien responde por los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios proporcionados por esa instalación aeroportuaria, como se ordena en el artículo 1817 *[idem]*.

Cabe recordar que el modelo de tercerización de aeropuertos utilizado en Colombia que permite a privados explotar un aeropuerto abierto a la operación pública, se funda en la transferencia del uso y operación de la instalación aeroportuaria mediante contratos de concesión, modelo contractual que en sí mismo salvaguarda la propiedad del aeropuerto en cabeza de la Nación (artículos 30 y 48 de la Ley 105 de 1993); luego, si el Permiso de Operación se otorga a la sociedad operadora del aeropuerto, su fundamento se encontraría en el referido contrato de concesión como se exige en el literal (e) del RAC 14.2.3.11.

III. ACTUACIONES JUDICIALES

En principio podemos indicar que la condición predial es un asunto que ha coexistido a lo largo de la construcción, desarrollo y operación del aeropuerto “Rafael Núñez” - antes aeropuerto de “Crespo” y de otros aeropuertos, que si bien amerita un tratamiento jurídico específico para dilucidar la titulación de los distintos inmuebles que lo integran, no ha impedido la operación de este como unidad técnica aeroportuaria, pues en la práctica, en los últimos 25 años se ha venido operando ese aeropuerto sin ningún tipo de impedimento derivado de la titulación de sus inmuebles.

Ahora bien, en la actuación que adelanta la Dirección de Autoridad de los Servicios Aeroportuarios, concretamente el otorgamiento de un Permiso de Operación para el nuevo concesionario de Aeropuerto ha quedado claro que, para dicha gestión, solo se tendrán en cuenta los inmuebles que integran la zona de movimiento del ya citado aeropuerto, situación que reduce el análisis al predio identificado con la matrícula inmobiliaria 060-49393 del cual podemos precisar lo que sigue:

A la actuación que nos ocupa se aportó el folio de matrícula 060-49393 fechado el 30 de enero de 2024, que contiene un total de 6 anotaciones a saber:

- i. La primera anotación se relaciona con la compraventa hecha mediante Escritura Pública No. 261 del 15 de mayo de 1939, otorgada en la Notaría 1ª de Cartagena, por medio del cual la señora Bertha Paz Franco transfiere la propiedad de un predio (Solar), hoy identificado con la cédula catastral 13001010205770028000 y cabida de 520 m2 al señor Antonio María Irisarri. Cabe precisar que la apertura de este folio solo se produce el 22 de junio de 1983 mediante radicación 83-3670.
- ii. La segunda anotación del 25 de mayo de 1986 y contiene la inscripción de la demanda de reivindicación interpuesta por el señor Antonio Maria Irisarri en contra del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, demanda que cursó ante el Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena.
- iii. La tercera anotación del 1 de octubre de 1990 contiene la cancelación de la inscripción de la demanda por parte mismo Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena.
- iv. Las 3 siguientes anotaciones se refieren a procesos de cobro coactivo por impuestos prediales dejados de pagar por la persona inscrita como propietario del predio, esto es el señor Irisarri.

Nótese eso sí que la inscripción fue levantada por el mismo despacho que la ordenó y dentro el folio 060-49393, a partir del año 1990, no existe anotación posterior que indique la interposición de nuevas acciones judiciales por parte del señor Irisarri.

También, dentro de las actuaciones del proceso reivindicatorio que cursó ante el Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena, se encontró la Escritura Pública 1165 del 20 de noviembre de 1973, otorgada en el Notaría 3ª del Círculo de Cartagena, por medio de la cual el Fondo Aeronáutico Nacional - FAN adquirió a la sociedad Muñoz Núñez Hermanos Limitada un predio de mayor extensión identificado con la matrícula inmobiliaria 060-7913, documento que incluye la transferencia de varios inmuebles y **los derechos que dicha sociedad detentaba sobre la cédula catastral 01-02-577-028** (antes 01-02-577-013 – E.P 1165, Hoja CC 07765015). En ese folio inmobiliario no se encontró anotación alguna sobre procesos reivindicatorios interpuesto por el señor Irisarri.

Pasando a los registros de la Oficina Asesora Jurídica, contenidos en el aplicativo Orion, se evidencia el proceso de reivindicatorio No. 0805 interpuesto por el señor Irisarri en contra del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, proceso que se adelantó ante el Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena. Cabe advertir que en la demanda son evidentes cuatro hechos, a saber:

- i. El inmueble (solar) inicialmente contaba con la Cédula Catastral 01-2-577-013 cédula que posteriormente fue actualizada como 01-2-577-028 (hoy cédula catastral 13001010205770028000)
- ii. Según los hechos de la demanda, el **poseedor del inmueble**, al momento presentación de esta, es el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.

- iii. La demanda pretende que se declare que el señor Irisarri es el propietario del Inmueble (Solar) objeto de la demanda y como tal, que se le pague el justo precio **sin pretender la restitución del inmueble** en disputa.
- iv. Mediante Decreto 155 de 1977 promulgado por la Alcaldía de Cartagena, se declaró **de utilidad pública unos terrenos en el barrio “Crespo” para la ampliación del aeropuerto**, en la página 8 incluye los terrenos con referencia **catastral 01-2-577-013 de propiedad de Irisarri e hijos SACA**. Se evidencia que en su artículo 4º este Decreto ordena a la personería de Cartagena, la adquisición de los inmuebles necesarios para la expansión del aeropuerto, incluyendo las acciones para la expropiación si fueren del caso.

La primera instancia concluye con sentencia fechada el 1º de abril de 1989, condenando al Fondo Aeronáutico Nacional al pago del justo precio a pesar de no haber sido la entidad demandada, también declara de **buena fe al poseedor del inmueble**. Frente el fallo adverso el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil interpone recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Bolívar solicitando la revocación de este, corporación que, en sentencia del 12 de diciembre de 1989, revoca la sentencia recurrida y absuelve a la entidad Demandada, esto es al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.

En los antecedentes del proceso llevado ante el Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena, figuran algunas actuaciones de un segundo proceso Reivindicatorio que se adelantó ante el Juzgado 6º Civil del Circuito de Cartagena. En este caso, el mismo demandante (Sr. Irisarri), toma la demanda reivindicatoria fallada en su contra y solo cambia la entidad demandada; esta vez, dirige esa acción judicial en contra del Fondo Aeronáutico Nacional (FAN); de esta segunda demanda no se tiene anotación en el Folio de Matrícula 060-7913 ni en el Folio 060-49393.

La defensa del FAN contestó la demanda alegando:

- (i) Cosa juzgada (proceso reivindicatorio No. 0805 adelantado ante el Juzgado 4º Civil del Circuito de Cartagena)
- (ii) Que el FAN, mediante Escritura Pública 1165 del 20 de noviembre de 1973, adquirió a la sociedad Muñoz Núñez Hermanos Limitada un predio de mayor extensión identificado con la matrícula inmobiliaria 060-7913, compra que incluye varios inmuebles y los derechos que esa sociedad detentaba sobre la cédula catastral 01-02- 577-028 (antes 01-02-577-013 – E.P 1165, Hoja CC 07765015) y
- (iii) Que el predio objeto del proceso fue incluido en el Decreto 155/1977 proferido pro la Alcaldía de Cartagena, norma que declaró de utilidad pública de unos terrenos en el barrio “Crespo” para la ampliación del aeropuerto y ordenó su adquisición (voluntaria o mediante expropiación).

Si bien no logramos encontrar todas las piezas judiciales de este segundo proceso, se ha podido evidenciar que el Juzgado 6 Civil del Circuito de Cartagena profirió

sentencia desfavorable el 29 de septiembre de 1993, decisión que motivó la apelación por parte de la defensa de la entidad junto con la reserva de recursos para su pago (CDP No. 1231 del 31-12-1993); con todo, la búsqueda hecha en la Dirección Financiera de la Unidad arroja que la entidad nunca efectuó pago alguno al Sr. Irisarri (Mensaje del 300524 del Grupo de Tesorería), situación que nos lleva a colegir que la segunda instancia fue favorable para entidad.

Retomando las anotaciones que figuran en los Folios de Matrícula Inmobiliaria 060-7913 y 060-49393 en contraste con los registros de actuaciones judiciales de que tiene conocimiento la Oficina Asesora Jurídica, puede concluirse que solo existe la inscripción del proceso reivindicatorio No. 0805 que cursó ante el juzgado 4 Civil del Circuito de Cartagena y, la OAJ no tiene registro de nuevas acciones judiciales interpuestas por el señor Irisarri después del año 1993 de modo que la posesión de Aerocivil sobre dichos inmuebles^[1], cumple con el término para una prescripción extraordinaria que se ajusta a derecho por ser pública, pacífica, continuada y en concepto de dueño por lo menos desde el año 1993. Lo anterior sin desconocer que el mismo Juzgado 4 *[ibidem]* declaró que la posesión de Aerocivil es de buena fe.

IV. EXIGENCIAS NORMATIVAS FRENTE A LA CONDICIÓN DE TITULACIÓN DE LOS INMUEBLES QUE INTEGRAN UN AEROPUERTO.

En este punto se hace necesario retornar a las normas que regulan el otorgamiento de un Permiso de Operación para un aeródromo que ya fueron transcritas en el literal (b.) del presente concepto y como tal, sirve de marco para la decisión del caso, a saber:

La certificación o habilitación administrativa (Permiso) de un aeropuerto no es un concepto extraño a nuestra Constitución Política; por el contrario, el artículo 78 superior establece que “... *los bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad deben cumplir con los requisitos previstos en la ley...*” y si bien deja a la ley la determinación de esos requisitos, desde la norma superior se les extiende una protección especial de rango constitucional sin distinción de la jerarquía de la norma que los determina.

A su turno, la Ley 336 de 1993, establece un término específico para que la autoridad competente verifique el cumplimiento de requisitos y expida la correspondiente decisión cuando señala: “... *noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos.*”, nótese que esta norma tampoco determina requisito alguno y en la práctica, se limita a fijar un término para que la autoridad verifique el cumplimiento de las condiciones técnicas, administrativas y financieras aplicables para la expedición de cada permiso y profiera el respectivo acto administrativo.

Pasando al Código Aeronáutico Colombiano contenido en el Libro 5, Parte Segunda del Código de Comercio, tenemos que anotar de entrada que a pesar de su especialidad se ocupan de normas generales globales referidas al Permiso de Operación, indicando:

- (i) El artículo 1808 [Ibidem] clasifica a los aeródromos como una infraestructura aeronáutica.
- (ii) El artículo 1883 [Ibidem] determina que la utilización de aeródromos debe contar con un Permiso de Operación, habilitación administrativa que es otorgada por la autoridad aeronáutica, listando los componentes globales de dicho Permiso.
- (iii) El artículo 1815 [Ibidem] faculta a la autoridad aeronáutica para establecer en los RAC, las **especificaciones técnicas que debe cumplir cada clase de aeródromo** las cuales deben estar conforme con la norma internacional; esto es, lo previsto en el Anexo 14 -Diseño y Operación de Aeródromos- al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944 y aprobado por la República de Colombia mediante Ley 12 de 1944.
- (iv) A su turno, en el artículo 1816 [Ibidem] después de establecer que el dueño de las instalaciones, equipos y servicios que integran el aeródromo se presume como su explotador, determina que este **puede ceder esa explotación mediante documento inscrito** en el Registro Nacional Aeronáutico.

Como se expresó en el literal (c) anterior, el título por medio del cual el dueño del aeródromo expresa su voluntad de ceder o transferir la calidad de explotador *-operar y percibir ingresos por esa operación-* no es otro que el contrato o documento que se inscribe en el Registro Aeronáutico Nacional, documento que debe contener una cláusula que específicamente señale quien es la persona que ostentará la condición de explotador, pues la presunción de explotador de aeropuerto prevista en el artículo 1816 ya citado, solo se presume para el dueño de las instalaciones, equipos y servicios.

Llegando a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, tenemos que señalar de entrada que es en este compendio normativo (RAC 14) donde se reglamentan las condiciones técnicas de diseño y operación de aeródromos a nivel nacional conforme con lo previsto en el estándar internacional, esto es el Anexo 14 -Aeródromos- al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944.

Así las cosas, de la mano de las definiciones de “Aeropuerto” y de “Explotador de aeródromo” contenidas en el referido RAC 14, tenemos que el numeral 14.2.1.1 [ídem] precisa el ámbito de aplicación de la norma al señalar que el RAC 14 contiene las **condiciones técnicas** que deben cumplir aeródromos, aeropuertos y helipuertos abiertos a la operación pública o privada en la República de Colombia, independientemente del explotador u operador, o de cualquier arreglo contractual que ampare su explotación; por el contrario, las condiciones jurídicas de los inmuebles de propiedad o administrados por la entidad deben ser analizados individualmente, para

determinar la decisión que mejor convenga a la continuidad en la prestación del servicio aeroportuario.

Posteriormente, el numeral 14.2.3.5 *[idem]*, delimita el concepto y alcance del Permiso de Operación de aeropuerto y pasa, en su numeral 14.2.3.11, a listar los requisitos que la autoridad aeronáutica tiene en cuenta para otorgar el mismo.

Cabe agregar que el Literal (d) del numeral 14.2.3.11 requiere que el interesado en obtener el Permiso allegue el Certificado de tradición del inmueble guardando silencio respecto al tratamiento que se le dará al mismo. La finalidad de aportar ese documento se orienta a demostrar la condición de dueño de la instalación aeronáutica como se indica en artículo 1816 del Código de Comercio, por lo tanto, reafirma la presunción legal de explotador del aeropuerto.

A continuación, el en literal (e) se indica que si no se es propietario (del Aeródromo) debe allegarse una copia del contrato de arrendamiento o del acto en virtud del cual se accede al uso del predio condición que, a juicio de la OAJ, es el requisito que debe aportarse en todos los casos en que se esté cediendo la calidad de explotador de aeropuerto.

Con todo y en armonía con lo indicado en el párrafo inicial del literal (d) anterior, pueden darse casos en los que no se cuente con un título de propiedad suficientemente claro pero se conserva la posesión quieta y pacífica sobre un inmueble a través del tiempo, situación que también cuenta con amparo legal en Colombia como lo expresa la Corte Suprema de Justicia - Sala de Casación Civil, Sentencia SC1727-2016 del 15 de febrero de 2016, Magistrado Ponente Dr. Ariel Salazar Ramírez, Radicado 11001-0203-000-2004-01022-00, que al acceder a las pretensiones de una demanda de usucapión, indica:

“Actualmente, la definición de bien público va más allá de la tradicional clasificación que se hacía de las cosas a partir de la titularidad que el Estado o los particulares ejercen sobre ellas, para incluir también elementos que conciernen a la afectación o destinación de los bienes según las necesidades y fines del Estado Social de Derecho y de la función social que cumple la propiedad. A tal respecto, la Corte Constitucional explica:

Existe un tercer grupo de propiedad, normalmente estatal y excepcionalmente privada, que se distingue no por su titularidad sino por su afectación al dominio público, por motivos de interés general (art. 1º C.P.), relacionados con la riqueza cultural nacional, el uso público y el espacio público.

Los bienes que deben comprenderse en el dominio público se determinan no sólo por las leyes que califican una cosa o un bien como de dominio público; además es necesario que concurra el elemento del destino o de la afectación del bien a una finalidad pública; es decir, a un uso o a un servicio público o al

fomento de la riqueza nacional, variedades de la afectación que, a su vez, determinan la clasificación de los bienes de dominio público. (Sentencia T-292 de 1993)

Los bienes públicos (de propiedad pública, fiscales, de uso público o afectados a uso público), están desligados del derecho que rige la propiedad privada, y en cuanto tales comparten la peculiaridad de que son inembargables, imprescriptibles e inalienables.

En efecto, el artículo 63 de la Constitución Política señala: “Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables”.

A su vez, el artículo 2519 del Código Civil, preceptúa: “Los bienes de uso público no se prescriben en ningún caso”. [Resaltado y subrayas fuera de texto]

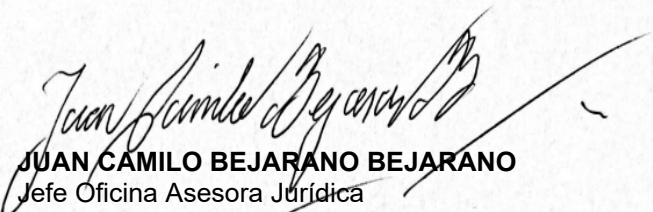
Luego, si bien la titulación del bien es requerida por la norma aeronáutica para efectos de otorgar el Permiso de Operación de un aeropuerto abierto a la operación pública, dicha exigencia no puede tornarse inflexible de modo que se impida la operación de este, pues de llegarse a tal extremo, se comprometería la continuidad en la prestación de un servicio público por una situación predial que en nada impide el uso y goce de un inmueble en actividades aeroportuarias.

V. CONCLUSIONES

1. Es evidente que Aerocivil tendrá que agotar las actuaciones del caso para sanear el título incluyendo el saneamiento automático de que trata el artículo 21 de la Ley 1682 de 2013 -Ley de infraestructura-, actuación administrativa que se adelantará en el Grupo de Administración de Inmuebles
2. Partiendo del análisis predial que sobre el particular adelante el Grupo Administración de Inmuebles de la Secretaría General, la Oficina Asesora Jurídica procederá con la interposición de las acciones civiles que resulten más apropiadas en cada caso para salvaguardar los intereses de la entidad y sanear el título de propiedad identificado con el Folio de Matrícula 060-49393
3. Una vez satisfechos los requisitos de orden técnico y como quiera que la posesión de la entidad sobre el predio identificado con el Folio de Matrícula 060-49393 no está cuestionada y existe una alta probabilidad de adquirir el mismo mediante una acción judicial, la Secretaría de Autoridad Aeronáutica podrá expedir el correspondiente Permiso de Operación dejando un considerando sobre la posesión que detenta entidad sobre los inmuebles identificados con los Folios de Matrícula Inmobiliaria 060-7913 y 060-49393.

El anterior pronunciamiento se emite con el alcance previsto en el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo como un criterio auxiliar de interpretación.

Agradecemos su atención. Cordialmente,



JUAN CAMILO BEJARANO BEJARANO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Copia: Dra. Esmeralda Molina Gómez - Secretaria General.
Dr. Belarmino Carreño Blanco - Coordinador Grupo de Administración de Inmuebles, Secretaría General.
Dr. Andrés Arboleda Salazar - Secretario de Servicios Aeroportuarios.
Dr. Pablo Andrés Romero Rivera - Director de Concesiones Aeroportuarias, Secretaría de Servicios Aeroportuarios.

Elaboró: Dr. Gustavo Moreno Cubillos – Coordinador Grupo Jurisdicción Coactiva 
Revisó: Dra. Margarita Soledad Villarreal Márquez – Coordinadora Grupo de Estrategia Jurídica 

- [1] Corte Constitucional. Sentencia C-466/14. Magistrada Ponente Dra. María Victoria Calle Correa. “La legislación colombiana contempla dos especies de usucapión: la ordinaria y la extraordinaria (CC art 2527). Para ganar una cosa por prescripción ordinaria se necesita “posesión regular no interrumpida, durante el tiempo que las leyes requieren” (CC art 2528), lo cual significa que es necesario contar con una posesión sin interrupciones, por el tiempo previsto en la ley, y que además proceda de justo título y haya sido adquirida de buena fe (CC art 764). La adquisición de las cosas por usucapión extraordinaria requiere asimismo posesión no interrumpida por el término que fije la ley, pero no exige título alguno, y en ella se presume de derecho la buena fe, lo cual quiere decir que no puede desvirtuarse (CC art 66). No obstante, la ley civil contempla la posibilidad de presumir la “mala fe” del poseedor cuando exista un título de mera tenencia. Esta última presunción puede desvirtuarse (CC art 2531).”